LE GARAGE

Chronique Été 2005

Dans cette parution :	☑ Pneus ☑ Vitesse 1500 vs 1800 ☑ Autonomie d'un réservoir d'essence ☑ Capacité en huile moteur ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devez confier ces taches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette.

Nous souhaitons que « LE GARAGE » devienne une chronique active. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

PNEUS

Nul ne peut être considéré comme prophète en affirmant que la condition des pneus revêt une importance primordiale en moto. Voici quelques points qui doivent retenir l'attention de tout motocycliste :

- la condition de pneus neufs
- la pression des pneus
- la dimension des pneus
- la mesure de l'usure

LA CONDITION DE PNEUS NEUFS

Peut-être avez-vous décidé en ce début de saison d'équiper votre Gold Wing avec des pneus neufs. Attention! Lors de la pose de nouvelles gommes, les manufacturiers suggèrent de modifier votre conduite pour les 160 premiers kilomètres afin d'éliminer la couche « glissante » qui recouvre un pneu neuf. Procédez à des accélérations en douceur, particulièrement en inclinaison, afin d'éviter tout dérapage relié à la condition d'un pneu neuf et soyez particulièrement doux au freinage. Ensuite, amusez-vous!

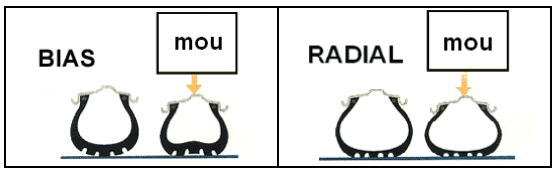
PRESSION

S'il y a un élément pour lequel chaque motocycliste doit porter toute son attention avant de partir pour une ballade (mis à part le plein d'essence…!) c'est la pression des pneus. Dans un monde idéal, il faudrait vérifier cette pression avant chaque randonnée. Pour la plupart d'entre-nous, une vérification hebdomadaire représente une fréquence usuelle. Lors de cette vérification, il est primordial que le pneu soit froid ou à l'arrêt depuis un minimum de 3 heures. Donc, pas question de rouler 20 ou 30 kilomètres vers la station service avant la vérification. Le pneu aura monté en température et sa pression également.

La pression maximale est indiquée sur le côté de votre pneu. Le manuel du propriétaire pourrait indiquer une autre valeur, soit celle correspondant aux pneus d'origine. La bonne valeur de pression est celle du pneu qui équipe votre moto. Si cette valeur est de « Max. load 600 lbs 41 PSI cold », elle vous indique que la pression maximale en livres par pouces carrés (**P**ounds per **S**quare **I**nches) est de 41 à froid. Votre pneu est au maximum de sa performance entre 36 et 41 livres.

Comme la charge de la moto peur varier (rouler seul ou avec passager, avec ou sans remorque, etc…), il faut porter une attention particulière à la pression selon les différentes conditions d'utilisation. Ainsi, si vous êtes chargés au maximum, assurez vous que les pneus sont à pression maximale.

Ne vous fiez surtout pas à votre œil ou encore moins au petit coup de pied que vous leur donneriez afin de vérifier la pression de vos pneus. Utilisez un manomètre approprié. Il faut aussi savoir qu'un pneu radial mou (qui équipe les 1800) sera plus visible qu'un pneu BIAS mou (qui équipe les 1500) puisque les flancs de ce dernier sont plus hauts et plus rigides. (voir figure) Ceci peut donner l'impression que le pneu est bien gonflé alors qu'il ne l'est pas. Maintenant, à vos manomètres, prêts, vérifiez!



RESPECTEZ LES RECOMMANDATIONS

Dans son édition de mai dernier, la revue Wing World communiquait à ses lecteurs des cas concernant des Gold Wing mal équipées au niveau pneumatique.

L'un d'entre eux concernait l'analyse d'une GL1800 accidentée munie d'un Metzeler radial à l'arrière (conçu pour le 1800) et d'un Dunlop Elite II Bias (fabriqué pour les 1500). Non seulement les patrons de semelles n'étaient pas usinées pour travailler ensemble (2 compagnies différentes) mais le pneu avant était BIAS alors que celui à l'arrière était un radial. Tel que mentionné plus tôt, les flancs des BIAS sont beaucoup plus rigides que ceux d'un radial et réagissent très différemment, particulièrement lorsque sollicités en courbe. Le conducteur avait également réalisé que la moto « guidonnait » depuis que son concessionnaire Honda avait installé son pneu neuf à l'avant. Bien que la cause de cet accident n'était pas reliée aux pneumatiques, cela porte à réfléchir.

On mentionne également que certains propriétaires de GL1800 insistent pour faire installer des pneus arrière de Valkyrie sur leurs machines. Non seulement n'ont-ils pas le même diamètre mais ces derniers ont un profil plus bas diminuant la hauteur de la moto de 18 millimètres. De plus, les pneus de Valkyrie ne sont pas conçus pour supporter des motos de plus de 800 livres, provoquant une usure nettement prématurée.

CONFIDENCES DE PNEUS

Les inscriptions des flancs d'un pneu donnent des indications sur sa dimension, sa construction, son type, sa cote de charge et de vitesse. Par exemple, si votre pneu présente les indications suivantes :

160/80 R16 75 H

- 160 correspond à la largeur du pneu en millimètres
- 80 correspond à son profil (proportion entre la largeur et la hauteur du pneu en pourcentage)
- R indique le pneu est à carcasse radiale (aucune lettre ou la lettre « B » indiquerait qu'il est BIAS)
- 16 indique le diamètre de la jante
- 75 représente la cote de charge (dans ce cas 853 livres)
- H représente la cote de vitesse (dans ce cas 209 kilomètres à l'heure

Aussi, une flèche sur le pneu vous indique le sens de rotation. Voici deux tableaux qui présentent les valeurs relatives aux cotes de charge et de vitesse :

Cotes de charge

Cote charge	Poids (lbs)	Cote charge	Poids (lbs)	Cote charge	Poids (lbs)
66	661	72	783	78	937
67	677	73	805	79	963
68	694	74	827	80	992
69	716	75	853	81	1019
70	739	76	882	82	1047
71	761	77	908	83	1074

Cotes de vitesse

Cote	Vitesse max		Cote	Vitesse max	
	km/h	mi/h		km/h	mi/h
k	109,5	68	S	180	112
L	120	75	T	189,5	118
M	130	81	U	199,5	124
N	140	87	H	209	130
P	149,5	93	V	239,5	149
Q	159	99	W	270	168
R	170	106	y	299	186

Les dimensions de pneus recommandées par Honda sont les suivantes :

GL 1500		GL 1800	
Avant	Arrière	Avant	Arrière
130/70-18	160/80-B16	130/70R-18	180/60-R16

Il est totalement déconseillé de chausser nos motos de pneus de dimensions différentes à celles recommandées. Tant qu'aux marques de pneus les plus populaires, on retrouve :

GL 1500	GL 1800
Dunlop Elite II K491 (bientôt retiré du marché)	Dunlop D250
Dunlop Elite 3	Dunlop Elite 3
Metzeler ML² et ML² Plus	Metzeler ML² et ML² Plus
Bridgestone G707	Bridgestone G704 radial

USURE

Si à la question « vos pneus sont-ils encore bons ? » votre réaction se limitait à vous pencher sous la moto en jetant un rapide coup d'œil à vos rainures, ont peut affirmer que votre méthode de vérification comporte une forte marge d'erreur. Pour moins de 5.00$, vous pouvez vous procurer une jauge permettant de mesurer l'épaisseur restante d'une bande de roulement de pneu. Il permet de déterminer en 32ème de pouce ou en millimètres la profondeur de la semelle d'un pneu.

Jauge de profondeur de semelle

Toutefois, si vous ne possédez pas encore de jauge, vous pouvez très bien utiliser une pièce de 1 cent pour le vérifier. Sur le dessus du pneu, déposer la pièce de 1 cent, la tête de la Reine à l'envers dans l'une des rainures. Si vous apercevez alors les pointes de la couronne de la Reine, c'est que votre pneu doit être remplacé. Si vous avez 1 cent américain, c'est lorsque que vous apercevez toute la tête de Lincoln que vous devez effectuer le remplacement.

Pour être en mesure de connaître l'usure d'un pneu, il vous faut en connaître l'épaisseur au départ. Quelquefois, cela peut vous réserver des surprises. Par exemple, nous avons récemment mesuré un pneu neuf Dunlop Elite 3 BIAS pour une GL 1500. Selon le fabriquant, la profondeur devait être de 11/32ème pouce. Or, en aucun point n'avons nous pu trouver cette valeur et ce avec un jauge bien ajusté. Nous avons plutôt mesuré à peine plus de 10/32ème pouce. Sans cette vérification au départ, nous aurions considéré qu'un pneu à 10/32ème pouce avait une « certaine » usure alors qu'il était neuf.

La limite minimale légale de profondeur d'un pneu est de 2/32ème pouce (Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus, Canada). Des petites marques en forme de triangle tout autour du pneu localisent les indicateurs d'usure. Lorsque ces derniers sont apparents, il ne reste que 1/32ème sur le pneu et il doit être **immédiatement** remplacé.

Voici comment vous pourriez apprécier la vie restante d'un pneu qui équipe votre moto :

- mesurez votre pneu neuf
- mesurez votre pneu après une certaine utilisation
- calculez le nombre de kilomètres parcouru par 1/32ème pouce d'usure
- calculez le kilométrage approximatif restant

Par exemple, si votre pneu avait 11/32ème neuf, que vous avez roulé 17,500 km lorsque vous mesurez votre pneu à 4/32ème pouce, il vous reste :

Mesure à l'état neuf	11/32
Mesure à 17,500 km	4/32
Usure actuelle	7/32
Kilomètre par 1/32 : (17,500 / 7)	2,500 km
Vie restante approximative : (4/32 – 2/32 (minimum))	2/32
Kilométrage restant approximatif (2 * 2,500 km)	5,000 km

Il vous reste donc environ 5,000 kilomètres à parcourir avant d'atteindre la limite légale permise et de devoir changer votre pneu.

DUNLOP ELITE 3 POUR GL 1500

Depuis janvier dernier, Dunlop a mis sur le marché sa nouvelle génération de pneu pour touring, le Elite 3. Il est disponible pour les GL 1500 (BIAS) et GL 1800 (radial). Selon le fabriquant, ce pneu remplacera le très valeureux Elite II K491 qui sera vraisemblablement discontinué après écoulement des stocks. Muni d'un design totalement « revampé », le E3, selon les prétentions de Dunlop, présente 2 avantages importants :

a) un accroissement de vie utile de 10 à 15% sur son prédécesseur, ce qui n'est pas négligeable pour ceux qui roulent beaucoup;

b) une augmentation de la charge permise sur le pneu arrière

En effet, la cote de charge du pneu arrière E3, indiquée par le « 80 » marqué sur le pneu est augmentée à 992 livres, soit 139 livres de plus que pour le Elite II. Cette caractéristique pourrait sans doute intéresser ceux qui tirent une remorque à l'occasion.

Bien que les inventaires semblent encore permettre l'acquisition du Elite II, viendra un jour où sa disponibilité sera nulle. Si vous ne devez remplacer qu'un seul pneu, sachez que c'est possible de le faire. Bien qu'il recommande l'utilisation de 2 pneus de même marque à l'avant et l'arrière, le porte-parole de Dunlop affirme qu'il est possible d'utiliser un E2 et un E3 sur une même moto, leur construction étant suffisamment semblable pour le permettre (Wing World, mai 2005).

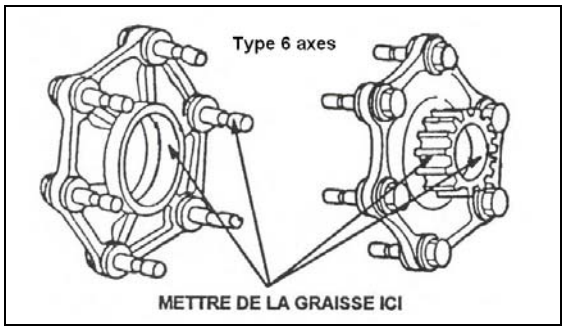
Nous sommes à l'essai du E3 sur nos GL 1500. Voici nos premières impressions d'utilisation :

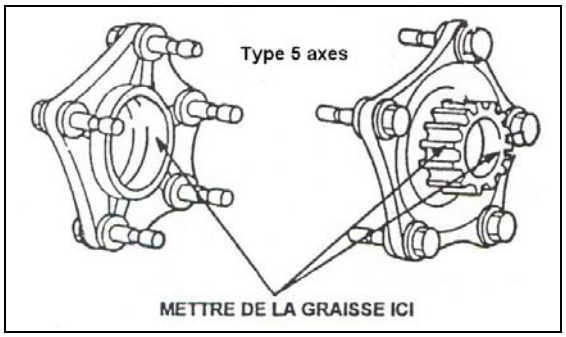
- la moto semble réagir plus rapidement lorsque sollicitée pour une inclinaison. Est-ce la forme du pneu qui favorise une réaction rapide et immédiate lors d'un contre-braquage? Cela reste à vérifier;
- il nous semble que le E3 présente une douceur de roulement supérieure au E2; sans doute qu'avec la radio en fonction et les bruits environnants, cette « perception » sera considérablement amoindrie;
- nos premiers essais de freinage en circuit fermé sur pavé mouillé démontrent une adhérence certaine des nouveaux pneus.

GRAISSAGE DE CANNELURE

À chaque changement de pneu arrière, assurez-vous de graisser les cannelures du couple conique, le petit diamètre interne des cannelures, le grand diamètre interne qui fait face au moyeu de la roue et les cannelures de moyeu arrière avec de la 'Pro Honda Moly 60' ou équivalent. Si votre flasque de couronne dispose de 6 axes (1989 et -), vous devez également les graisser. Toutefois, s'il ne dispose que de 5 axes (1990 et +), vous ne devez pas les graisser puisqu'ils sont accouplés avec des colliers en aluminium. La graisse peut accélérer l'usure

entre les axes en acier et les colliers en aluminium. Demandez à votre concessionnaire d'exécuter ce travail au besoin.





Il faut lubrifier chaque fois que la roue arrière est enlevée, peu importe la raison ou a chaque intervalle de 24,000 kilomètres.

En résumé, si on pense pneu, il faut :

- ✓ Vérifier souvent la pression avec un manomètre
- ✓ Vérifier régulièrement l'usure et calculez votre kilométrage restant
- ✓ La pose de pneus radiaux sur un mauvais véhicule peut provoquer l'instabilité de conduite et augmente les risques d'accidents
- ✓ Certaines motos ne peuvent que recevoir des pneus radiaux
- ✓ Effectuer l'entretien des cannelures lors des changements du pneu arrière

VITESSE 1500 VS 1800

Si par un bel après-midi d'été l'indicateur de vitesse de votre GL 1800 marque 100 km/h sur l'autoroute et que vous avez l'impression que tous les GL 1500 vous dépassent rapidement, voici pourquoi. À 100 km/h, il existe un écart d'environ 8 km à l'indicateur entre une 1500 et une 1800; à 50 km/h, cet écart est d'environ 5 km/h. Voici un petit tableau comparatif :

Si la GL 1500 roule à :	La GL 1800 roule à :
45	50
50	55
60	66
92	100
100	108
110	118

AUTONOMIE D'UN RÉSERVOIR D'ESSENCE

Avez-vous déjà vu le témoin d'indicateur de bas niveau d'essence s'allumer? Non! Pourtant, cela pourrait vous être d'une précieuse utilité dans une zone « désertique » de pompe à essence. Voici une façon qui vous permettra de connaître l'autonomie de votre moto.

Premièrement, allez faire le plein et placez l'odomètre de trajet à 0; ceci vous permettra d'établir le kilométrage parcouru depuis le dernier plein. Ensuite, il vous faut connaître la capacité de votre réservoir d'essence. Pour les GL 1500, la capacité est de 24 litres; un GL 1800 a un réservoir de 25 litres. Lorsque l'indicateur de bas niveau s'allume, allez faire le plein. Ne vous en faites pas : la ligne témoin d'indicateur d'essence sera en bas de la zone rouge! Notez le kilométrage parcouru et le nombre de litres requis pour le plein. Utilisez le tableau qui suit pour calculer votre autonomie :

	1500	1800
a) capacité du réservoir d'essence	24 li	25 li
b) kilométrage parcouru depuis le dernier plein	280 km	280 km
c) nombre de litres pour ce plein	20 li	20 li
d) nombre de km par litre (b / c)	14 km / li	14 km / li
e) nombre de litres restants (a - c)	4	5
f) autonomie maximale restante (d * e)	56 km	70 km

Note : la consommation peut varier selon plusieurs facteurs tels la température, la vitesse, la charge, etc… Il est intéressant de vérifier l'autonomie de votre moto dans plusieurs de ces situations.

Ainsi, selon ce tableau, il était possible de poursuivre votre route pour encore plusieurs kilomètres. Quand l'indicateur de bas niveau s'allume t-il ? Cela varie d'une moto à une autre. Il s'active lorsqu'il reste environ entre 4 et 5 litres dans le réservoir. Vérifiez la quantité pour la vôtre.

Alors, laissez les témoins s'activer!

CAPACITÉ EN HUILE MOTEUR

Le fabriquant de nos motos a grandement facilité la tâche des américains pour leurs changements d'huile. En effet, la capacité du réservoir d'huile de votre moto est :

GL 1500 et GL 1800
Avec remplacement du filtre 3,9 US quarts 3,7 Litres

Si vous utilisez des pintes américaines (US quart), vous n'avez qu'à verser les 4 pintes directement dans votre réservoir. Toutefois, si vous utilisez des bidons de 4 litres ou 4 bidons de 1 litre, **vous devez retirer 300 m**l afin de respecter la capacité d'huile recommandée par le fabriquant.

COURRIER DU LECTEUR

Je tiens à vous féliciter pour votre captivant article "Le garage". C'est instructif et précis. Compte tenu de votre savoir-faire, voici quelques sujets qui pourraient intéresser d'autres membres :

1) Peut-on utiliser un "support hydraulique" (jack), tel qu'on a trouve chez Canadian Tire, pour soulever une Goldwing 1800 de façon sécuritaire pour effectuer des travaux de maintenance (changement d'huile, pneu, etc..) ou c'est complètement inutile.

2) Connaissez-vous un bon endroit pour acheter et installer un CB à prix raisonnable. On a déjà suggérer d'en acheter un lors de la randonnée de "Americade Lake George N.Y" le 6 juin. Je me demande si c'est une bonne idée étant donné que la garantie serait nulle?

3) Quels sont les pneus que vous recommanderiez pour une 1800. Mon opinion de profane m'oriente vers les " Metzeler". Est-ce un bon choix?

Claire et Pierre Baril

Réponse de Claude et Claude

Merci de votre intérêt à la chronique. Voici les réponses à vos questions.

1) Il est possible d'utiliser un cric « Canadian Tire » avec les 1800. Il n'est cependant pas nécessaire de soulever la moto pour le retrait de la roue arrière; cette dernière se retire lorsque la moto est sur le pied central et le panneau central arrière est enlevé. Si vous désirez utiliser un cric, il faut être prudent au moment de soulever le véhicule afin de ne pas endommager le réservoir d'antigel en plastique qui se trouve sous la moto. Référez-vous à la photo afin d'obtenir la position appropriée.

Il nous reste à vérifier l'équilibre de la moto sur le cric lorsqu'une roue est enlevée afin d'éviter tout problème. Il est toujours plus sécuritaire de supporter la moto avec des supports de type chandelle lorsqu'elle se trouve sur le cric.

2) Concernant l'achat du « CB », il n'y a pas de « meilleur » endroit pour en acheter un. Nous vous suggérons de bien magasiner. Faites le tour des concessionnaires, vérifiez les prix. Certains d'entre eux offrent des escomptes aux membres de GWQ. Si vous l'achetez au États-Unis, votre garantie n'est pas nulle mais plutôt valide aux États-Unis seulement. Il vous faudrait alors trouver un concessionnaire américain pour en effectuer la réparation s'il y a lieu.

3) Le choix de pneus représente une affaire « très personnelle ». Certains ne jurent que par Dunlop, d'autres par Metzeler, certains autres par Avon. Que faire? Consultez la section « pneu » de cette chronique, comparez les cotes de charge et de vitesse, la durabilité et les prix. Un bon pneu vous permettra de vous sentir en confiance sur votre moto, peu importe les conditions météorologiques. Il faut pour cela les essayer. Comme c'est plutôt difficile à faire, discutez avec d'autres membres propriétaires de 1800 de leur choix de pneumatique afin de guider votre choix.

On lance ici un appel à tous : écrivez-nous quelques lignes afin de nous faire part de votre expérience avec vos pneus de G L1800 : ***goldwing@gwq.qc.ca***

Bonne route et à la prochaine parution!

Claude Masson
Claude Paquin